5
Vragenuur: Vragen Monasch

Vragen van het lid Monasch aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over **het bericht dat vliegtuigmaatschappijen nog steeds een brandstoftoeslag vragen terwijl de olieprijzen sterk zijn gedaald**.

☐

De heer **Monasch** (PvdA):
Voorzitter. Gisteren tankte ik mijn auto vol. Eén liter kostte mij €0,988. Een jaar geleden was het rond de €1,35. Ik betaalde zo'n €20 minder bij één tankbeurt. Logisch: lagere olieprijs, lagere prijs aan de pomp. Maar wie schetst onze verbazing? Uit onderzoek van VCK Travel blijkt: veel vliegtuigmaatschappijen rekenen nog steeds honderden euro's brandstoftoeslag, terwijl de prijzen zijn gedaald.

Deze toeslag werd vanwege de hoge olieprijs van tien jaar terug geïntroduceerd, maar ofschoon de olieprijs nu is gekelderd, wordt de toeslag, vooral op intercontinentale vluchten, nog altijd geïnd. Komend jaar alleen al zal Air France-KLM tot 2 miljard euro kunnen besparen door lage brandstofkosten, 2 miljard euro! Uit onderzoek blijkt dat Emirates — daar zijn ze weer — zelfs de hoogste toeslagen heeft, terwijl men verwacht dat de brandstof in het Midden-Oosten toch veel voordeliger zou zijn. En de reiziger? De reiziger lijkt zo weer het nakijken te hebben: eerst de toeslag betalen, daarna de prijs naar beneden, en de reiziger staat met lege handen.

Daarom stel ik de volgende vragen. Ten eerste: kent de staatssecretaris het onderzoek waaraan ik refereerde en deelt zij de conclusies uit dit onderzoek? Ten tweede: wordt de reiziger wel goed geïnformeerd? Op de site van Schiphol staat ook vandaag nog dat de prijs van een ticket mede wordt bepaald door de brandstoftoeslag. In hoeverre is dat nog het geval? En als dat het geval is, moet die toeslag dan niet zo snel mogelijk naar beneden? Ten derde: is de staatssecretaris ervan op de hoogte dat luchtvaartmaatschappijen tegenwoordig een nieuwe toeslag hebben bedacht? Die heet met een moeilijk woord "carrier imposed surcharge". Sommigen zouden dat "brandstoftoeslag" noemen. Die maatschappijen hebben de naam veranderd, en wat blijkt? Onder een andere naam hebben ze de toeslag weer ingevoerd, precies hetzelfde bedrag. Klopt dit, en wat is hierover het oordeel van de staatssecretaris?

☐

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Ik denk dat wij moeten vaststellen dat de luchtvaart in een vrije markt opereert en dat luchtvaartmaatschappijen zelf de hoogte van hun ticketprijzen bepalen. Zij kunnen daarbij inderdaad brandstoftoeslagen of andere toeslagen heffen en in rekening brengen; de heer Monasch gaf er net een voorbeeld van, dat ik ken. Essentieel is echter dat het voor de reiziger, als hij een ticket boekt, helder moet zijn dat de toeslag erbij zit. Daarvoor hebben wij gelukkig regelgeving. In Europa is vastgesteld dat op het moment dat iemand een ticket boekt, altijd de andere toeslagen, of het nu de prijs van het meenemen van een koffer is, een toeslag voor brandstof of willekeurig welke andere kosten, bekend moeten zijn. De reiziger moet bij het boeken de prijs inclusief alle toeslagen kennen. Dat is belangrijk. De Autoriteit Consument & Markt let daar ook op. Zij houdt toezicht op de naleving van deze regels.

Wij hebben het nog even nagevraagd, niet alleen voor de heer Monasch, maar toch ook voor hem. Mij is niet bekend dat hiermee op dit moment problemen bestaan. Die helderheid wordt door de luchtvaartmaatschappijen geboden. Het is natuurlijk ook een kwestie van concurrentie. Op het moment dat je meer reizigers wilt trekken — ik kan me heel goed voorstellen dat je dat wilt doen — is het natuurlijk een optie om die reizigers inderdaad te laten meeprofiteren van bijvoorbeeld lagere brandstofprijzen.

Ik eindig met de technische opmerking dat dit niet altijd een-op-een direct is te vertalen in de ticketprijs, omdat sommige maatschappijen kennelijk hun kerosine ook vooruit inkopen, om het zo maar te zeggen, en dan dus niet helemaal een-op-een in lijn lopen met de wijze waarop de olieprijzen internationaal vorm krijgen. Maar dit is meer een technische uitleg. Uiteindelijk is het aan de maatschappijen om zelf een goed voorstel voor de reiziger te maken.

De heer **Monasch** (PvdA):
Over het goede voorstel gesproken: laten we eens kijken naar de toelichting van Air France-KLM op de reden waarom deze luchtvaartmaatschappij zogenaamd geen brandstoftoeslag rekent maar nu met die ingewikkelde nieuwe toeslag komt. Zij zegt: daar zitten allerlei dingen in, zoals personeel, onderhoud en catering. Maar dat zijn kosten die gewoon in de prijs horen te zitten. Mijn vraag aan het kabinet en de staatssecretaris is dus: is hierbij geen sprake van ondeugdelijke, schimmige prijsvorming? Je doet alsof je goedkoop bent, maar tegelijkertijd stop je van alles in een toeslag. Mag dat wel, zeker als het gaat om zaken zoals personeel en onderhoud die gewoon in de prijs verrekend zouden moeten worden? Worden wij op deze manier niet gewoon in de maling genomen? Wat zijn de wettelijke mogelijkheden om hier iets aan te doen? Dit gaat om prijsvorming. De staatssecretaris gaf net al aan dat het wel duidelijk moet zijn. Volgens mij zitten er allerlei kosten in verstopt en — rara, hoe kan het? — die toeslag is net zo hoog als de brandstoftoeslag tot voor kort was. Die kosten moeten gewoon in de prijs tot uiting komen. Op deze manier worden wij in de maling genomen. Moet deze toeslag niet gewoon verdwijnen?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik denk dat dit wettelijk niet mogelijk is. Het is belangrijk dat de consument wordt beschermd voor onverwachte prijsvorming op het moment dat deze een ticket boekt. Dit is in het verleden wel aan de orde geweest. Men dacht een goede prijs voor een ticket te hebben, maar vervolgens bleek dat er nog een hele reeks aan kosten achteraan kwam die men niet had voorzien. Daar moest echt een einde aan komen. Het is belangrijk dat Europees is vastgelegd dat je weet wat je moet betalen op het moment dat je het ticket boekt. Je weet dan ook dat de ene maatschappij wel een goede basisprijs heeft, maar dat daar een hoge toeslag bovenop komt, ongeacht waar die toeslag voor is. Je hebt ook maatschappijen die een wat hogere prijs voor een ticket rekenen, maar die hebben geen of veel minder toeslag. Die helderheid moet er zijn. Het voordeel voor consumenten is dat zij prijzen kunnen vergelijken. Op grond van de mededingingswetgeving mogen er geen afspraken gemaakt worden over het heffen van de toeslag et cetera. Dat is het

speelveld en daarbinnen is het een vrije markt, zo zeg ik tegen de heer Monasch. Daar kan ik helaas niets aan doen. Overigens is dat niet "helaas", maar dat is heel goed voor een heleboel reizigers. Daardoor is er concurrentie. Je ziet dat er vaak interessante voordelen te behalen zijn. Dat is belangrijk.

De **voorzitter**:
Tot slot, mijnheer Monasch.

De heer **Monasch** (PvdA):
Is de minister bereid om met de Autoriteit Consument & Markt op te nemen wat men allemaal in zo'n toeslag mag stoppen? Je kunt toch niet zomaar besluiten om personeelskosten en onderhoudskosten in een toeslag te stoppen? Wat is de prijs dan nog? Je neemt de boel gewoon in de maling als je op die manier de prijs vormt. Ik wil een eerlijke prijs. Als de maatschappij wil dat ik bijbetaal voor mijn koffer, dan weet ik dat. Maatschappijen mogen geen prijs maken die eigenlijk helemaal niet klopt om vervolgens van alles in een toeslag te stoppen. Op die manier kun je de boel via marketingtrucjes flessen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Volgens mij is er geen sprake van de boel flessen. Het moet volstrekt helder zijn dat je een toeslag betaalt. Dan kan je zelf als consument de afweging maken of je voor de maatschappij kiest met een laag basistarief en een hoge toeslag of een andere maatschappij die de toeslag wellicht geheel achterwege laat. Het is essentieel dat consumenten die keuze kunnen maken. Om hen daartoe in staat te stellen, is de wetgeving erop gericht om de transparantie van de prijzen zo goed mogelijk vorm te geven. Daar toetst de ACM op. Bij mijn weten gebeurt dit niet op de inhoud van de toeslagen. Dat is uiteindelijk toch een afweging van de maatschappijen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De heer Monasch gaat in de toekomst vast elektrisch rijden en dan kan hij zijn accu opladen voor ruim onder de €10. Dan is dat probleem uit de wereld.

De heer Monasch stelde terecht dat de brandstofkosten enorm zijn gedaald. Zoals wij allemaal weten, wordt er geen btw en accijns over die brandstof betaald. Is dit niet een ideaal moment om een vliegtaks in te voeren?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Wij zijn echt via een andere route bezig met het in kaart en letterlijk in rekening brengen van de milieukosten van het vliegverkeer. Misschien mag ik hier in uw midden zeggen dat daar vannacht een belangrijke doorbraak is gerealiseerd op het punt van het afspreken van de CO_2-standaarden die vliegtuigen moeten hanteren. Dat is een grote stap op weg naar wereldwijd een soort ETS-achtig systeem voor het vliegverkeer. Dat hebben wij in Parijs nog niet kunnen regelen, maar Nederland doet er als voorzitter van de Unie alles aan om op dat onderwerp wereldwijd een gelijk speelveld te creëren. Daar zijn wij nu een stap verder mee, denk ik. Dat is heel goed nieuws. Dat is een andere route dan de route die mevrouw Van Tongeren voorstelt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik vind het prachtig als we aan die kant nieuwe vliegtuigen wat schoner kunnen krijgen. Bij auto's hebben we het effect gehad dat er bij het leven wordt gesjoemeld. Bij auto's kijken we ook nog naar de andere kant. Daar benaderen we het dus van twee kanten. De staatssecretaris had het over gelijk speelveld; landen om ons heen hebben wel een vliegtaks. Als je die ooit wilt invoeren, is het moment waarop de brandstofkosten heel laag zijn ideaal. De reiziger merkt er dan niks van en de luchtvaartmaatschappijen hebben dan de tijd om eraan te wennen. Nogmaals, ik geef ter overweging, misschien voor een ander moment, om de vliegtaks te heroverwegen nu de brandstofkosten zo laag zijn.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik heb net al tegen mevrouw Van Tongeren gezegd dat wij voor een andere route gaan. Dat is een route die vliegtuigen niet alleen schoner en stiller maakt, wat heel belangrijk is, maar die ook wereldwijd een beprijzingssysteem à la het ETS in het veld zet voor alle landen die deelnemen aan de ICAO. We staan nu aan de vooravond van grote besluitvorming. Ik ben optimistisch daarover. We hebben vannacht een belangrijke eerste stap gezet zien worden. Laten we dat afwachten, maar laten we het ook via dat gelijke speelveld mondiaal doen, want daar is uiteindelijk ook de consument, waar mijnheer Monasch vandaag mee begon, spekkoper bij. Anders krijg je te grote verschillen, en dat wil ik niet.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Hiermee zijn we aan het einde gekomen van het mondelinge vragenuur.

De vergadering wordt van 14.56 uur tot 15.02 uur geschorst.